

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СУБ'ЄКТІВ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Національний авіаційний університет
проспект Любомира Гузара, 1, 03680, Київ, Україна
E-mail: pokhilenko.i@gmail.com
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-5409-7408>

*Метою статті є визначити особливості правового регулювання суб'єктів авіаційної діяльності та на підставі аналізу юридичної літератури і нормативно-правових актів запропонувати авторське визначення зазначеного поняття. **Методи дослідження:** використання діалектичного методу пізнання дозволило концентрувати накопичені наукові знання та практику застосування законодавства щодо суб'єктів авіаційної діяльності. **Результати:** на підставі аналізу юридичної літератури, національного авіаційного законодавства запропоноване авторське визначення суб'єктів авіаційної діяльності. **Обговорення:** особливості функціонування суб'єктів авіаційної діяльності, проблеми класифікації суб'єктів авіаційної діяльності.*

Ключові слова: авіація; авіаційна діяльність; суб'єкти авіаційної діяльності; транспорт.

Постановка проблеми та її актуальність.

Складні процеси, які відбуваються в економіці України із-за карантинних обмежень, вимагають поглиблення знань із теоретичних і практичних питань щодо суб'єктів авіаційної діяльності для досягнення й підтримки високого рівня фінансової стійкості та конкурентоспроможності як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Теоретичні, методологічні й практичні аспекти правового регулювання суб'єктів авіаційної діяльності знайшли відображення в працях багатьох вітчизняних й зарубіжних учених, таких як, зокрема, І.В. Булгакова, О.А. Гусар, Н.В. Жмур, О.В. Клепікова, В.В. Костицький, Ю.В. Корнеєв, А.М. Новицький, Н.Б. Новицька, І.М. Сопілко, С.І. Хом'яченко, Ю.Л. Юринець. Проте аналіз наукових досліджень виявив, що сьогодні в науковій літературі не існує єдності стосовно трактування сутності поняття «суб'єкт авіаційної діяльності», що значно ускладнює процес ухвалення обґрунтованих управлінських рішень. Актуальність, практична значущість, недостатня розробленість і недослідженість вказаних питань зумовили вибір теми статті та

визначили її мету.

Метою статті є визначити особливості правового регулювання суб'єктів авіаційної діяльності та на підставі аналізу юридичної літератури і нормативно-правових актів запропонувати авторське визначення зазначеного поняття

Виклад основного матеріалу. За даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), з березня 2020 року, коли пандемія стала глобальною, ринок міжнародних перельотів скоротився на 85%. У той час, як Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) зазначає, що закриті кордони та запроваджені у різних країнах карантинні обмеження вплинули на виконання 98% пасажирських авіарейсів по усьому світу. Якщо на початку весни ІАТА прогнозувала падіння ринку авіаперевезень до кінця 2020 року на 38%, то у квітні погіршила прогноз до 48%. Очікувані збитки вже оцінювались у колосальні 314 млрд доларів. І це за умови початку нормалізації ситуації хоча б до кінця червня.

Для усвідомлення значності та сутності суб'єктів авіаційної діяльності дослідимо їх визначення. Відповідно до п. 97 ч. 1 ст. 1

Повітряного кодексу України суб'єкт авіаційної діяльності – фізичні та юридичні особи незалежно від форми власності, відомчої підпорядкованості, що провадять діяльність у галузі цивільної авіації.

Тобто фактично всі суб'єкти, що здійснюють діяльність у галузі цивільної авіації, є суб'єктами авіаційної діяльності. Проте, щоб визначити таких суб'єктів, необхідно з'ясувати, яка саме діяльність відноситься до авіаційної галузі. Відповідь на це питання нами наводилася в попередніх роботах, де сам термін «авіаційна діяльність» нами розумівся як організаційна, виробнича, наукова та інша діяльність юридичних осіб будь-якої організаційно-правової форми та фізичних осіб, спрямована на створення умов та використання повітряного простору за допомогою повітряних суден та інших літальних апаратів, що включає обслуговування повітряного руху, менеджмент повітряного простору та менеджмент потоків повітряного руху, що виконується безпечно, економічно та ефективно шляхом надання засобів та безперервного обслуговування у взаємодії з усіма сторонами та із залученням бортових та наземних функцій [1, с. 18].

Говорячи про суб'єктів авіаційної діяльності, слід звернути увагу на наукові підходи в цьому напрямку. Так, на думку О.В. Клепікової [2, с. 135, 155] суб'єкти авіаційної діяльності – це суб'єкти господарювання, які здійснюють авіаційну діяльність.

За формою власності вона викоремлює суб'єктів авіаційної діяльності державної (державні аеропорти) і недержавної форми власності (комунальні аеропорти).

За ознакою наявності у власності суб'єктів повітряних суден та/або наявності законних підстав для їх використання суб'єкти авіаційної діяльності поділяються на: 1) суб'єктів, діяльність яких безпосередньо пов'язана із використанням повітряних суден (авіаперевезення, аеропорти); 2) суб'єктів, діяльність яких опосередковано пов'язана із використанням повітряних суден (агенти з продажу авіаційних перевезень, провайдери авіанavigаційного обслуговування).

За видами авіаційної діяльності можна

визначити: 1) суб'єкти, діяльність яких пов'язана з організацією або безпосереднім здійсненням повітряних перевезень (авіаперевізник, агенти з продажу авіаційних перевезень); 2) суб'єкти аеропортної діяльності; 3) суб'єкти, діяльність яких пов'язана з обслуговуванням повітряного руху.

На думку О.А. Гусар [3, с. 10], важливими суб'єктами діяльності в сфері цивільної авіації є: 1) авіакомпанії (експлуатанти), що здійснюють внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів; 2) авіаційний персонал (пілот повітряного судна; диспетчер управління повітряним рухом, персонал з технічного обслуговування повітряних суден, бортпровідник, диспетчер зі забезпечення польотів); 3) аеропорти, що забезпечують обслуговування пасажирів, польотів та експлуатацію повітряних суден, будівель й споруд, а також засобів забезпечення польотів; 4) аеродроми, що забезпечують зліт, посадку, розміщення та обслуговування літаків; 5) підприємства з технічного обслуговування й ремонту, що забезпечують льотну придатність повітряних суден та їх технічне обслуговування; 6) державні інспектори з авіаційного нагляду здійснюють інспектування об'єктів й суб'єктів авіаційної діяльності та контроль за виконанням ними авіаційних правил України; 7) навчальні заклади (проводять підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації фахівців у сфері цивільної авіації); 8) підприємства-виробники авіаційної техніки в Україні, забезпечують поставку авіаційної техніки експлуатантам й авторський нагляд за її експлуатацією; 9) Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів із цивільними повітряними суднами, здійснює технічне розслідування авіаційних подій та підготовку висновків і рекомендацій; 10) Український державний проектно-технологічний та науково-дослідний інститут цивільної авіації «Украеропроект»; 11) Державне підприємство з обслуговування повітряного руху України (Украерорух).

Окремої уваги потребують положення статті 32 Закону України «Про транспорт», де до складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що

здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту. Виходячи зі змісту цієї статті, можна прийти до висновку, що мова йде про суб'єктів авіаційної діяльності.

Зупинимось більш детально на підприємствах повітряного транспорту. Підприємство як інститут права існує давно, але в різні часи та різних країнах його зміст був різним. Так, зокрема, ще у дореволюційній Росії існували різні погляди на це питання. А.І. Камінка зазначав, що суперечки навколо правової природи підприємства точаться в трьох напрямках: одні науковці схилиються до теорії торгового підприємства, як юридичної особи, інші вбачають у ньому цільове майно, треті взагалі заперечують будь-яке юридичне значення відмежування приватного майна купця і його торгового підприємства і надають йому тільки технічно-бухгалтерського характеру. Сам же, торговим підприємством називав усю сукупність відносин, які утворюють промисел особи, сукупність всього того, що стосується ведення цього торгового промислу [4, с. 147-149]. Г.Ф. Шершеневич під торговим підприємством розумів організоване на приватних засадах об'єднання особистих і майнових засобів, яке спрямоване на одержання прибутку шляхом планомірної господарської діяльності [5, с. 166].

На сьогоднішній день визначення підприємства закріплене в статті 62 Господарського кодексу України. Так, відповідно до вищезгаданої статті підприємство – це самостійний суб'єкт господарювання, створений компетентним органом державної влади або органом місцевого самоврядування, або іншими суб'єктами для задоволення суспільних та особистих потреб шляхом систематичного здійснення виробничої, науково-дослідної, торговельної, іншої господарської діяльності в порядку, передбаченому Господарським

кодексом та іншими законами.

Підприємство є юридичною особою, має відокремлене майно, самостійний баланс, рахунки в установах банків та може мати печатки.

Згідно із статтею 80 Цивільного кодексу України юридичною особою є організація, створена і зареєстрована у встановленому законом порядку. Юридична особа наділяється цивільною правоздатністю і цивільною дієздатністю, може бути позивачем і відповідачем у суді.

Разом із тим юридичні особи мають і свої специфічні ознаки, які виділяють їх із загальної маси. Різні науковці виділяють різні ознаки юридичних осіб та їх класифікацію. Так, Н.О. Саніахметова до ознак юридичної особи відносить наступні: організаційну єдність, майнову відокремленість, виступ в господарському обороті від свого власного імені, самостійна майнова відповідальність [6, с. 236].

Деякі вчені умовно ознаки юридичних осіб поділяють на неваріативні (не змінні, однозначні) ознаки, які за своїм змістом будуть завжди притаманні конструкції юридичної особи (виступи в цивільному обороті від власного імені, а також здатність бути позивачем і відповідачем в суді), а також варіативні (змінні) ознаки, тобто ознаки, які можуть мати різні форми і за своїм змістом будуть властиві конструкції організаційно-правової форми (організаційна єдність і автономія, майнова відокремленість і самостійна юридична відповідальність за своїми зобов'язаннями) [7, с. 124]. Нечіткість розмежування у поділі ознак на варіативні і неваріативні призвела до множинності точок зору у даному питанні.

Так, наприклад, В.В. Бараненков поділяє всі ознаки юридичної особи на статусоутворюючі і похідні від статусу. Статусоутворюючі – це такі ознаки, наявність яких необхідна і достатня для визнання організації юридичною особою (організаційна єдність та автономія, майнова відокремленість, державна реєстрація). Ознаки, похідні від статусу, виникають у організації внаслідок наділення її статусом юридичної особи (самостійна майнова відповідальність, цивільна дієздатність, процесуальна правоздатність). Ознаки другої групи організація набуває

в момент державної реєстрації. Ці ознаки є вторинним, вони є не підставою, а наслідком визнання організації юридичною особою. Це не ознаки, а властивості юридичної особи [8, с. 58].

В.М. Кравчук класифікує ознаки юридичної особи на сутнісні і правові. Сутнісними є належна організаційно-правова форма та власне найменування. Друга група ознак характеризує юридичну особу як суб'єкта права, її юридичну особистість. До правових ознак належить майнова самостійність [9, с. 55].

Наведені позиції вчених певною мірою заслуговують на підтримку, оскільки всі визначені ними ознаки, які властиві конкретній організаційно-правовій формі, дають загальне уявлення про підприємства повітряного транспорту.

Досліджуючи суб'єктів авіаційної діяльності, розглянемо аеропорти. Історично першими аеропортами в Україні стали аеропорт Левандівка та Рогізна. Перше летовище зведене як військове близько 1914 р. австрійською владою у східній частині Левандівки, на Янівських блонях (луках). У 1915 р., під час окупації Галичини Російською імперією, на цьому аеропорті базувалися російські бомбардувальники «Ілля Муромець», тоді найбільші літаки у світі, створені авіаконструктором Ігорем Сікорським. Відповідно до п. 17 ст. 1 Повітряного кодексу України аеропорт – це комплекс споруд, що призначений для приймання, відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення робіт з технічного обслуговування і має для таких цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання. У науковій літературі, зокрема, В.П. Кононець [10, с. 7] під аеропортом розуміє підприємство, що здійснює послуги в обслуговуванні пасажирів, багажу, вантажу та пошти, забезпечує виконання польотів і обслуговування повітряних суден, має у своєму складі та використовує для даних цілей аеродром, аеровокзал та інші наземні споруди, відповідне обладнання та підготовлений персонал.

Позитивним у розвитку аеропортів стало затвердження постановою Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 р. № 126 Державної

цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року. Метою Програми є задоволення потреб держави у забезпеченні стабільного розвитку авіаційної галузі, приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними стандартами, забезпечення набуття Україною статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування, підвищення ефективності управління державним майном. Не менш важливим є розпорядження КМУ України від 8 травня 2019 р. № 293-р «Про схвалення Концепції розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2045 року».

Говорячи про суб'єктів авіаційної діяльності, слід згадати аеродроми. Відповідно до п. 12 ст. 1 Повітряного кодексу України аеродром – визначена ділянка земної, водної поверхні, включаючи будь-які будівлі, споруди і обладнання, призначена повністю чи частково для вильоту, прибуття, стоянки та руху по такій поверхні повітряних суден. У науковій літературі [11, 12] під аеродромом розуміють будь-яку ділянку суші або води, спроектовану, обладнану, розмежовану або зазвичай використовувану для надання засобів для посадки та вильоту літальних апаратів і включає будь-яку зону чи простір, будь-то на землі, на даху будівлі чи в іншому місці, що є спроектований, обладнаний або встановлений окремо для надання засобів для посадки та вильоту літальних апаратів, здатних спускатися або підніматися вертикально, але не повинен включати будь-яку територію, використання якої для надання засобів для посадки та вильоту літальних апаратів було залишено і не було відновлено.

Таким чином, до найбільш характерних ознак, які притаманні суб'єктам авіаційної діяльності, на нашу думку, слід віднести наступні:

1) предметно-видова (суб'єкти авіаційної діяльності здійснюють діяльність залежно від виду авіаційної діяльності, зокрема, організації або безпосереднього здійснення повітряних перевезень, аеропортової діяльності, обслуговування повітряного руху);

2) суб'єктна (суб'єкти авіаційної діяльності

створюються, діють та ліквідуються лише в порядку, встановленому законом у визначених організаційно-правових формах);

3) нормативна (правове регулювання суб'єктів авіаційної діяльності, умови та порядок здійснення ними авіаційної діяльності визначаються загальним законодавством та спеціальними нормативними актами авіаційного (повітряного) законодавства;

4) майнова (власність, на підставі якої вони створені, та особливості відповідальності за своїми зобов'язаннями);

5) компетентнісна (наявність авіаційної компетентності, пов'язаної з організаційними особливостями, структурною єдністю суб'єктів авіаційної діяльності у досягненні мети (наприклад, забезпечення будівництва, реконструкції та модернізації аеродромів та аеродромних об'єктів, об'єктів інфраструктури аеропортів тощо) та виконання відповідних галузевих завдань.

Висновки. Підсумовуючи викладене, можна дати наступне визначення суб'єкта авіаційної діяльності – це фізичні та юридичні особи будь-якої організаційно-правової форми та відомчої підпорядкованості, що створюють умови та використовують повітряний простір за допомогою повітряних суден та інших літальних апаратів, що включає обслуговування повітряного руху, менеджмент повітряного простору та менеджмент потоків повітряного руху, що виконується безпечно, економічно та ефективно шляхом надання засобів та безперервного обслуговування у взаємодії з усіма сторонами та із залученням бортових та наземних функцій, діють на підставі положень загального та спеціального авіаційного законодавства та здатні своїми діями набувати права і самостійно їх здійснювати, а також виконувати обов'язки та нести відповідальність у разі їх невиконання.

Література

1. Похиленко І.С. Поняття авіаційної діяльності. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. Київ: НАУ, 2019. № 3(52). С. 15-19. DOI: 10.18372/2307-

9061.52.13928

2. Клепікова О.В. *Правова організація транспортної системи України: монографія*. Київ: Вид-во Ліра-К, 2019. 444 с.

3. Гусар О.А., Маслов Ф.Х. Діяльність суб'єктів владних повноважень у сфері забезпечення безпеки авіації. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. Київ: НАУ, 2017. № 2(52). С. 7-12.

4. Каминка А.И. *Очерки торгового права*. Москва: ЮрИнфор, 2002. 547 с.

5. Шершеневич Г.Ф. *Курс торгового права. Том I: введение. Торговые детали*. Москва: Статут, 2003. 480 с.

6. Саніахметова Н.О. *Підприємницьке право: навч. посіб. 3-тє вид., переробл. і доп.* Київ: А.С.К., 2005. 912 с.

7. Кочергина Е. К вопросу о соотношении понятий юридического лица и организационно-правовой формы. *Предпринимательство, хозяйство и право*. 2004. 236 с.

8. Бараненков В.В. Понятие юридического лица в современном гражданском праве России. *Государство и право*. 2003. № 1. С. 58.

9. Кравчук В.М. *Корпоративне право. Науково-практичний коментар законодавства та судової практики*. Київ: Істина, 2005. 720с.

10. Кононець В.П. *Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції щодо забезпечення публічного порядку та безпеки в аеропортах: монографія*. Дніпро: ДДУВС, 2018. 156 с.

11. JAA ATPL BOOK 13 - Oxford Aviation Jeppesen - Principles of Flight. ISBN: 0-88487-277-7.

12. Oxford Aviation Academy (UK) Limited 2008 All Rights Reserved This text book is ... edition distributed by Transair (UK) Ltd, Shoreham, England: 2008.

References

1. Pokhylenko I.S. Ponyattya aviatsiynoyi diyal'nosti. *Naukovi pratsi Natsional'noho aviatsiynoho universytetu. Seriya: Yurydychnyy visnyk «Povitryane i kosmichne pravо»*. Kyiv: NAU, 2019. № 3(52). S. 15-19.

2. Klepikova O.V. *Pravova orhanizatsiya transportnoyi systemy Ukrayiny: monohrafiya*. Kyiv: Vyd-vo Lira-K, 2019. 444 s.

3. Husar O.A., Maslov F.Kh. Diyal'nist' sub'yektiv vladnykh povnovazhen' u sferi zabezpechennya bezpeky aviatsiyi. *Naukovi pratsi Natsional'noho aviatsiyoho universytetu. Seriya: Yurydychnyy visnyk «Povitryane i kosmichne pravo»*. Kyiv: NAU, 2017. № 2(52). S. 7-12.

4. Kamynka A.Y. Ocherky torhovoho prava. Moskva: YurInfor, 2002. 547 s.

5. Shershenevych H.F. Kurs torhovoho prava. Tom I: vvedenye. Torhovye detaly. Moskva: Statut, 2003. 480 s.

6. Saniakhmetova N.O. Pidpryemnyts'ke pravo: navch. posib. 3-tye vyd., pererobl. i dop. Kyiv: A.S.K., 2005. 912 s.

7. Kocherhyna E. K voprosu o sootnoshenyy ponyatyy yurydycheskoe lytsa y orhanyzatsyonno-pravovoy formy. *Predprynymatel'stvo, khozyaystvo i pravo*. 2004. 236 s.

8. Baranenkov V.V. Ponyatye yurydycheskoho lytsa v sovremennom hrazhdanskom prave Rossyy. *Hosudarstvo i pravo*. 2003. № 1. S. 58.

9. Kravchuk V.M. Korporatyvne pravo. Naukovo-praktychnyy komentar zakonodavstva ta sudovoyi praktyky. Kyiv: Istyna, 2005. 720 s.

10. Kononets' V.P. Administratyvno-yurydyktsiyina diyal'nist' politsiyi shchodo zabezpechennya publichnoho poryadku ta bezpeky v aeroportakh: monohrafiya. Dnipro: DDUVS, 2018. 156 s.

11. JAA ATPL BOOK 13 - Oxford Aviation Jeppesen - Principles of Flight. ISBN: 0-88487-277-7.

12. Oxford Aviation Academy (UK) Limited 2008 All Rights Reserved This text book is ... edition distributed by Transair (UK) Ltd, Shoreham, England: 2008.

I. Pokhilenko

LEGAL REGULATION OF THE SUBJECTS OF AVIATION ACTIVITIES

National Aviation University
Liubomyra Husara Avenue, 1, 03680, Kyiv, Ukraine
E-mail: pokhilenko.i@gmail.com

The purpose of the article is to determine peculiarities of the aviation activity and, on the basis of the analysis of legal literature and normative legal acts, to propose an author's definition of the said concept. Research methods: the following methods are applied. Formal-logical – for the formation of new concepts, their classification; eliminating inaccuracies and contradictions, etc. Formal dogmatic, or legal method, based on the use of rules of formal logic for knowledge of law, is a traditional, inherent in legal science, since it proceeds from its nature. Its essence is in the formulation and disclosure of legal concepts, the construction of legal structures, and clarification of the actual content of the law. At all stages of scientific research the dialectical method is used. This method determines the paths of any scientific study. It helps to explore all the phenomena in the relationship, interdependence. Comparative method involves comparing single-order legal concepts, phenomena and processes to establish similarities and account for differences between them. Results: based on the analysis of legal literature and the current national, aviation legislation, the author suggested his own definition of the subject of aviation activity. The subject of aviation activity is physical and legal entities of any organizational and legal form and departmental subordination, which create conditions and use airspace with the help of aircraft and other fly machine, including air traffic services, airspace management and flow management, air traffic, which is performed safely, economically and efficiently by providing facilities and continuous service in cooperation with all parties and with the involvement of airborne and ground functions, act on the basis of the provisions of general and special aviation legislation and are able by their actions to acquire rights and exercise them independently, as well as to perform duties and be liable in case of non-compliance. Discussion: features of functioning of subjects of aviation activity, problems of classification of subjects of aviation activity.

Keywords: aviation; aviation activity; subjects of aviation activity; transport.